



Informe técnico S-30/2013

Incendio y hundimiento del pesquero MAR BRAVA DOS a 30 millas al Nordeste del cabo de Creus el 5 de junio de 2013

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por el artículo 265 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El día 4 de junio de 2013 a las 11:30 horas, la embarcación de pesca (E/P) MAR BRAVA DOS salió del puerto de Roses con patrón y dos marineros a bordo, con rumbo al caladero de pesca situado a unas 30 millas al NE del cabo de Creus.

A las 18:30 horas llegó al caladero y la tripulación inició los preparativos para calar el palangre de fondo.

A las 23:00 horas terminaron de calar por segunda vez el aparejo. La embarcación quedó a la deriva, con los motores propulsores al ralentí y el generador de corriente eléctrica situado en el casco de estribor en funcionamiento.

A las 00:15 horas del día 5 de junio de 2013 los dos marineros fueron a descansar a los dos sollados situados en la zona proa de ambos cascos, bajo la cubierta superior, mientras estaba calado el aparejo. El patrón quedó de guardia en el puente de gobierno. Al cabo de un tiempo indeterminado se quedó dormido durante la guardia.

A las 03:00 horas el patrón se despertó al percibir un fuerte olor a humo. La embarcación contaba con dispositivos de detección de humos con indicadores en el puente cuya señal no fue advertida por el patrón. Se desconoce si los dispositivos funcionaron.

El patrón alertó a los marineros que estaban durmiendo, se pusieron tres chalecos salvavidas inflables de trabajo de la zona de habilitación y se dirigieron al acceso del compartimento del motor de babor, de donde provenía el humo, con un extintor portátil de polvo seco. Al levantar la escotilla, que estaba parcialmente abierta, salió una gran cantidad de humo negro que se extendió por la cubierta principal. Debido a la magnitud del incendio, no descargaron el extintor y decidieron abandonar el pesquero. El patrón no consiguió acceder al puente para comunicar la emergencia ya que toda la cubierta principal y el único acceso al puente situado en ella se encontraban llenos de humo.

Los tripulantes subieron a la cubierta toldilla por la zona de popa de estribor y lanzaron al agua la balsa salvavidas situada en esta banda. Los tres tripulantes subieron a la balsa salvavidas e intentaron separarla del pesquero, sin éxito y sin advertir lo que mantenía unidas ambas embarcaciones.

Ante la posibilidad de que el pesquero se hundiera arrastrando la balsa, alrededor de las 03:15 horas los tres tripulantes se lanzaron al agua provistos de los chalecos salvavidas inflables de trabajo. Se agarraron entre sí, intentando no alejarse demasiado del pesquero para poder ser localizados más fácilmente.

La E/P CATALINA GODO navegaba a unas 40 millas del Cabo Creus, cuando sus tripulantes vieron humo a lo lejos y escucharon por el canal 16 de VHF un mensaje del servicio de salvamento francés alertando de un incendio en una embarcación en la zona. Se desconoce quién alertó a los servicios de salvamento francés del incendio.

A las 06:30 horas la E/P CATALINA GODO llegó al lugar del incendio. Puso popa a la corriente hasta que se escuchó el sonido de los silbatos de los chalecos salvavidas, encontrando a los tres naufragos



a 1,5 millas del pesquero incendiado. El patrón de la E/P CATALINA GODO paró el motor propulsor para recoger a los naufragos. Una vez a bordo comunicó a los servicios de salvamento el rescate. Por avería eléctrica el motor propulsor no pudo arrancar de nuevo.

A las 07:00 horas, la E/P MAR BRAVA DOS, se hundió en la latitud 42° 37,6' N y en la longitud 003° 54,7 E, a 500 m de profundidad.

Los tres tripulantes de la E/P MAR BRAVA DOS fueron evacuados por un helicóptero de salvamento marítimo francés hasta Perpiñán (Francia).

A las 07:26 horas, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Barcelona de la petición de ayuda de la E/P CATALINA GODO recibida a través del Centro de Salvamento Marítimo Francés Cross Lagarde, al no poder arrancar su motor propulsor.

SASEMAR movilizó al B/S GUARDAMAR POLIMNIA, que llegó a las 09:30 horas a la posición del hundimiento. En la zona había una milla cuadrada de contaminación, con irisaciones importantes y un fuerte olor a combustible. La E/P MAR BRAVA DOS llevaba alrededor de 2000 l de combustible a bordo. Tras rastrear la zona no se encontró la radiobaliza del pesquero. Se recogió del agua un chaleco salvavidas de trabajo y la balsa salvavidas parcialmente quemada.

A las 10:25 horas, el B/S GUARDAMAR POLIMNIA hizo firme el remolque de la E/P CATALINA GODO y puso rumbo hacia el puerto de Roses.

Detalles de la investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de junio 2013. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente muy grave" y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad en su reunión de 12 de junio de 2013.

El presente informe fue aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de octubre de 2013 y publicado en octubre de 2013.

Para la realización del informe se ha contado con la siguiente documentación:

- Protestas de mar de los patrones de los pesqueros MAR BRAVA DOS y CATALINA GODO
- Declaraciones de los tripulantes del pesquero ante funcionarios de la Administración Marítima y de la CIAIM.
- Informe de los hechos realizado por el Distrito Marítimo de Roses (Girona).
- Informe de actuaciones de emergencia de SASEMAR.
- Informe de la compañía aseguradora.
- Datos de la embarcación y de sus tripulaciones, obrantes en bases de datos y registros de la Administración.
- Proyecto de construcción de la embarcación.
- Noticias de prensa

* * *



DATOS OBJETIVOS



Figura 2. E/P MAR BRAVA DOS

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	MAR BRAVA DOS
País de bandera	España
Tipo	Embarcación de pesca de palangre
Lugar de construcción	Cartagena
Astillero	Astillero Mercurio Plastics, S.L.
País de construcción	España
Año de construcción	2007
Matrícula	3ª-BA-6-1-07
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de la empresa Cala Reparada S.L.
Material del casco	PRFV
Eslora total	14,98 m
Manga	6,10 m
Arqueo bruto (GT)	37,51
Propulsión	Dos motores diésel y un aparejo de vela
Potencia máxima	2x151,47 kW
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada a Roses (Girona), sin escalas
Tipo de viaje	Pesca litoral
Carga	Capturas y aparejos
Dotación	Tres tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba despachado con cinco tripulantes, dos de los cuales (un marinero y un alumno de máquinas) no se encontraban a bordo. La navegación estaba limitada a un máximo de 12 horas por cada período de 24 horas.



La embarcación disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Incendio y posterior hundimiento
Fecha y hora	5 de junio de 2013, 3:00 hora local
Localización	42° 37,6' N, 003° 54,7' E, aproximadamente a 30' al NE del Cabo de Creus
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	Faenando
Lugar a bordo	Compartimento del motor de babor
Daños sufridos en la embarcación	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Si. Se produjo una mancha de 1 milla cuadrada de extensión por vertido estimado de 2000 l de gasoil
Otros daños externos a la embarcación	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones meteorológicas y marítimas

Viento	Viento del SW de fuerza Beaufort 2-3 (4 a 10 nudos)
Oleaje	Marejadilla
Visibilidad	Buena

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR, Guardacostas de Francia
Medios utilizados	Helicóptero de salvamento francés Buque de salvamento (B/S) GUARDAMAR POLIMNIA Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata tras la notificación por parte del pesquero CATALINA GODO del rescate de los tripulantes del pesquero hundido
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes. Recuperación de la balsa salvavidas, parcialmente quemada, y de dos chalecos salvavidas de trabajo utilizados por los tripulantes en el abandono

Otros datos

Según consta en el proyecto de construcción, la embarcación estaba dotada de sistemas de detección de humo en ambas cámaras de máquinas, con indicadores en el puente de gobierno. La embarcación disponía de los siguientes medios contra incendios:

- seis extintores portátiles de polvo seco.
- dos bombas, dos bocas y dos mangueras contra incendios.

Las siguientes figuras muestran vistas de la disposición general en alzado y en planta de la cubierta principal y de los patines del catamarán.

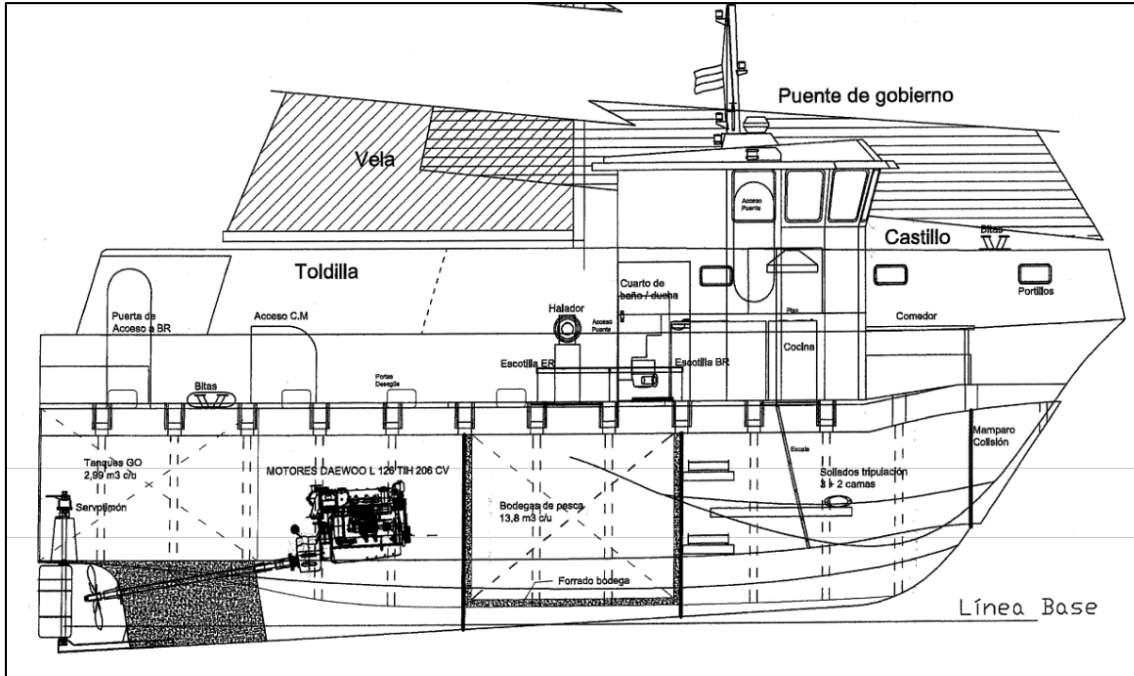


Figura 3. Vista en alzado

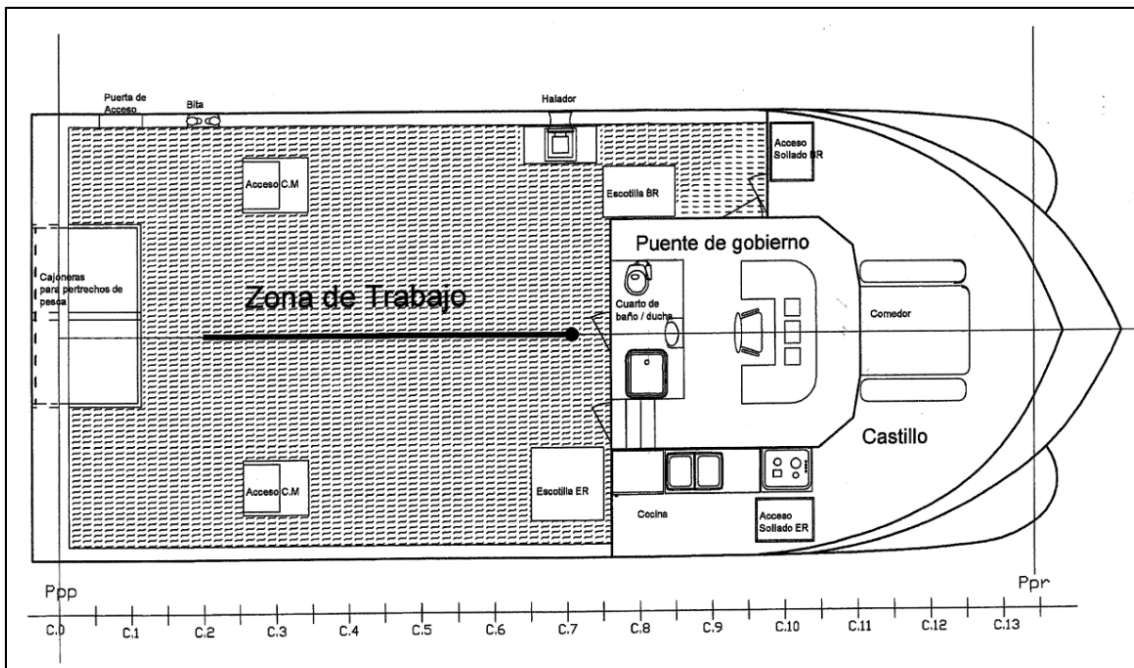


Figura 4. Vista en planta de la cubierta principal

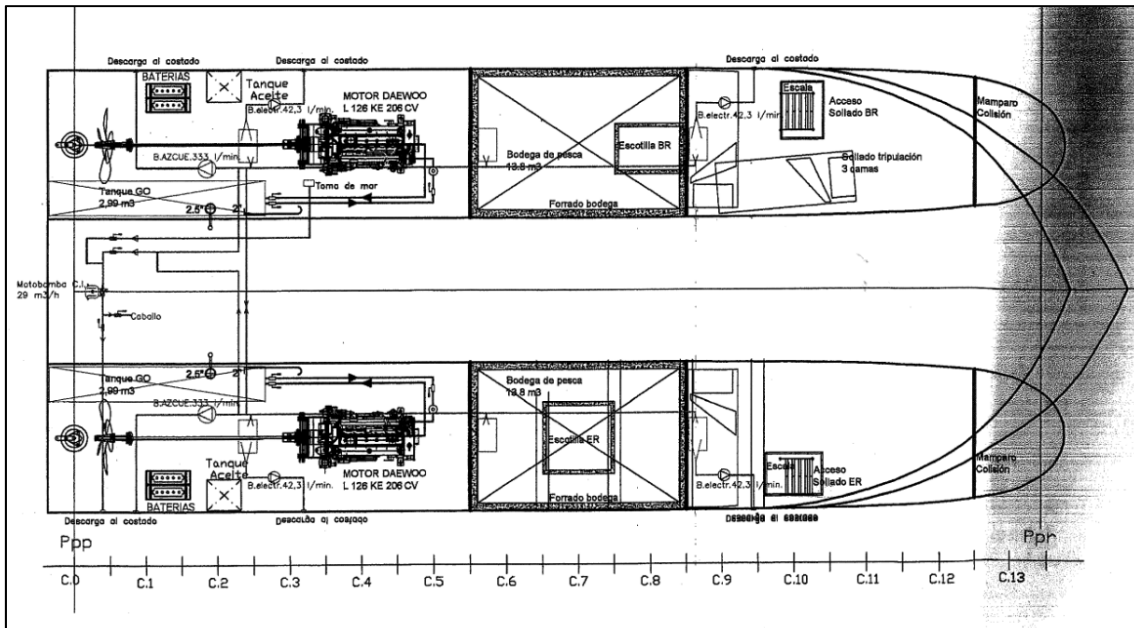


Figura 5. Vista en planta de los patines de la embarcación

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Origen del incendio

El incendio se originó en la sala de máquinas de babor. Con los datos disponibles no es posible establecer con certeza el origen del fuego.

Detección del incendio

La detección del incendio por los tripulantes del pesquero fue tardía. Aunque el detector de humo en la cámara de máquinas de babor hubiera funcionado, de lo que no hay certeza, el patrón no se cercioró de la alarma al encontrarse dormido. En las observaciones al despacho de la E/P MAR BRAVA DOS se limitaba su navegación a periodos de menos de 12 horas por cada periodo de 24 horas. Dicha limitación no se respetaba, ya que debido a la lejanía de los caladeros en los que operaba el pesquero, permanecía en el mar periodos de tiempo más largos. El día del accidente el pesquero llevaba en el mar unas 15 horas y media, habiendo sobrepasado las horas de navegación para las que estaba autorizado. Esto pudo causar fatiga en el patrón, ya que al ser el único tripulante a bordo capacitado para ejercer el mando de la embarcación, debía permanecer de guardia mientras el pesquero se encontraba en el mar.

Acceso al puente y abandono del pesquero

Al abrir el tambucho de acceso a la cámara de máquinas de babor, donde se originó el incendio, toda la cubierta principal se llenó de humo negro, al estar parcialmente cerrada. El único acceso al puente se encontraba en dicha cubierta, por lo que el patrón, ante la magnitud del incendio, no pudo volver al puente para solicitar ayuda a través del equipo radioeléctrico, recoger los aparatos de VHF portátiles, ni los trajes de inmersión.

La tripulación no estaba familiarizada con los dispositivos de salvamento, a pesar de que todos ellos disponían de las titulaciones necesarias para el desempeño de sus funciones. No se hacían a bordo ejercicios de abandono ni de emergencia, siendo de especial importancia los siguientes aspectos:

- No cogieron la radiobaliza cuando abandonaron el pesquero, habiendo dudas de que conocieran su emplazamiento exacto a bordo. La radiobaliza no se activó automáticamente ni fue localizada por los servicios de emergencia, por lo que todo apunta a que se quemó en el transcurso del incendio.
- No pudieron separar la balsa salvavidas del pesquero al permanecer ambas embarcaciones unidas, posiblemente por la boza. No se percataron de que entre el equipo de supervivencia existente en la balsa salvavidas había un cuchillo con el que podrían haber cortado ese cabo.
- No activaron las radiobalizas incorporadas en sus chalecos salvavidas de trabajo durante las aproximadamente 3 horas que permanecieron en el agua, ya que desconocían el propósito de esos dispositivos electrónicos, así como su uso.



Figura 6. Acceso al puente



Conclusiones

El pesquero MAR BRAVA DOS se hundió a consecuencia de un incendio cuya causa no ha podido ser establecida. A la pérdida del buque contribuyó la tardía detección del incendio por la tripulación. Los tripulantes no siguieron los procedimientos de abandono del buque adecuados, poniéndose a sí mismos en situación de grave riesgo. Ello fue causado por la falta de conocimiento de los dispositivos de salvamento con que contaban.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia de la investigación del accidente de la E/P MAR BRAVA DOS, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos formula las siguientes recomendaciones de seguridad:

A la Secretaría General de Pesca:

1. Que actualice los planes de formación básicos en materia de seguridad dirigidos al sector pesquero incluyendo procedimientos de actuación en situaciones de peligro, haciendo hincapié en el conocimiento y uso de los medios de salvamento

A la Dirección General de la Marina Mercante:

2. Que refuercen las inspecciones de seguridad en buques pesqueros haciendo hincapié en la familiarización de los tripulantes con los medios de salvamento y en la realización de las prácticas de seguridad obligatorias.

* * *